Hgin Sanomat 11.6.59. Esikkokom.

Helsingin julkinen liikenne metron hoidettavaksi 1990-luvun alussa

Keskikaupungille ensimmäinen metro jo 1965 paikkeilla — esikaupunkiliikenteen suunnittelukomitean I mietintö valmis

—' Tarvitseeko Helsinki metroväyliä? — Tarvitsee!

Näin kysyy ja vastaa esikaupunkiliikenteen suunnittelukomitea mietintönsä I osassa, joka saatettiin eilen julkisuuteen valtuuston istuntosalissa pidetyssä tiedotustilaisuudessa. Koko 254 sivua käsittävä mietintö, 63-sivuisine liitteineen ja parinekymmenine karttoineen selvittelee yksinomaan alussamainittua kysymystä, ja sen se tekeekin varsin perusteellisesti. Töihinsä komitea on käyttänyt aikaa melkein kolme vuotta.

Mietinnön I osa ei sisällä lä mitään ehdotuksia liikennevälineen valinnasta eikä tulevien metroväylien sijoituksesta. Vasta mietinnön toisessa osassa, joka valmistunee vielä tämän vuoden aikana, päädytään käytännöllisiin ehdotuksiin. Tätä tehtävää varten komitean kokoonpanoa muutetaan ja se saanee kaupunginhallituksen tämänpäiväisessä kokouksessa uuden nimen "metrotoimikunta".

Mietinnön ensimmäisen osan tarkoituksena on osoittaa, minkälaiseksi tilanne liikenteen kannalta muodostuu sitten, kun Helsinki ja sen seutu eli Seutukaavaliittoon kuuluva alue on yleiskaavasuunnitelman ja Helsingin seutukaavasuunnitelman mukaan rakennettu täyteen. Tämä tilanne, josta mietinnössä käytetään sanaa "ohjetilanne", toteutunee runsaan 30 vuoden kuluessa, siis 1990-luvun alkupuolella. Helsingissä on silloin n. 700.000 asukasta ja koko Helsingin seudulla n. 1.300.000 asukasta.

Metroväylien pitäisi olla valmiita ohjetilanteessa alueella, joka käsittää koko keskikaupungin, mahdollisesti pääväylistä syrjässä olevia eteläisimpiä ja vähäisiä rantayms. alueita lukuunottamatta. Metroväylät ulottuisivat suurin piirtein Jorvaksentien, Tarvontien ja rannikkoradan, Tuusulantien sekä pääradan ja Lahdentien suunnilla kaupungin rajalle tai sen yli, Vihdintien suunnalla Pitäjänmäelle, Nurmijärventien suunnalla Muurmestarintielle ja Porvoontien suunnalla Vartiokylän—Mellunkylän seuduille. Aikanaan on selvitettävä, olisiko metroväylät taloudellisista syistä ulotettava kauemmaksikin.

— Helsingillä ei kuitenkaan ole aikaa odottaa ohjetilanteeseen saakka metroväylien tulemista välttämättömiksi, lausui esikaupunkiliikenteen suunnittelupäällikkö, tekn. tri Reino Castrén mietintöä selostaessaan. Komitea on laskelmien perusteella todennut, että metroväylien verkon keskikaupungin alueelle tehtävä osa täytyy saada pääpiirtein valmiiksi parin lähimmän vuosikymmenen kuluessa ja että samaan aikaan on metroväyliä vaiheittain johdettava yhä ulommas esikaupunkialueelle. Jo niin läheisenä aikana kuin 1965 paikkeilla tarvittaisiin keskikaupungissa noin puolet metron lopullisesta kuljetuskyvystä. Tällöin pitäisi olla siis valmiina ensimmäinen keskikaupungin läpi kulkeva metroväylä.

Keskikaupungin ulkorajalta ulospäin matkustaisi ohjetilanteessa n. 103.000 henkilöä talviarkipäivän vilkkaimpana tuntina. Vastaava luku v. 1956 oli 39.000.

Uudet katuväylät käyttöön

Komitea on edellyttänyt, että liikenteen käytettävänä ovat ohjetilanteessa nykyisen katuverkon lisäksi kaikki ne uudet katuväylät, jotka kaupungin yleiskaavaan on merkitty, siis mm. kumpaankin suuntaan 4-kaistainen Vapaudenkatu Postitalon luota Pasilaan sekä sen jatkeina valtakunnalliset moottoritiet Turun, Porin, Tampereen, Lahden ja Porvoon suuntiin, samoin luonnollisesti Jorvaksentie siltoineen, itäinen rantaväylä siltoineen jne. Täten keskustasta ulos johtavien katuväylien kuljetuskyky olisi 2,6 kertaa niin suuri kuin nykyisin eli 16.400 henkilöautoyksikköä tunnissa. Keskikaupungista ulos pääsisi 23.400 henkilöautoyksikköä tunnissa eli nykyiseen verrattuna 2,2-kertainen määrä.

Kolme vaihtoehtoa

Miten liikenne voitaisin hoitaa tällaisessa tilanteessa? Komitea on tutkinut kolmea mahdollisuutta. Ensinnäkin se hylkäsi mahdottomana toteuttaa ratkaisun, jonka mukaan liikenne jakaantuisi tasan henkilöautojen ja linja-autojen kesken. Tällainen ratkaisu vaatisi uusia ajokaistoja kolmisenkymmentä ja uusia pysäköimispaikkoja keskustaan 38.000.

Julkisen ja yksilöllisen liikenteen sovittaminen yleiskaavan kaduille ei myöskään voisi tulla kysymykseen. Autojen etenemisvauhti olisi etanamaisen hidasta. Henkilöautojen osuudeksi jäisi tällöin vain 5 pros., mikä on aivan liian pieni. Linja-autoilla olisi kuljetettava keskustasta ulos n. 95 pros. eli 98.000 henkilöä huipputuntina, mikä vaatisi 1.600 linja-autoa. Liikenteessä syntyisi tungosta ja ruuhkaa.

Kolmannen vaihtoehdon mukaan yleiskaavan kadut varattaisiin yksilölliselle liikenteelle ja metroväylät julkiselle liikenteelle. Metrovaihtoehdossa tarvittaisiin keskustassa 16.000 pysäköimispaikkaa, joten vajaus olisi vain 2.000.

103.000 henkilöä tunnissa

Ohjetilanteessa kuljetettaisiin edellämainitut 103.000 henkilöä keskikaupungista ulos seuraavasti: rautateitse 8.000 henkilöä, henkilöautoilla 18.000 henkilöä ja metrolla 77.000. Metrolla taas liikkuisi Kulosaaren suuntaan 17.000 henkilöä, Malmin suuntaan 14.000, Tuusulantien suuntaan 11.000, Haagan suuntaan 11.000, Munkkiniemen suuntaan 13.000 ja Lauttasaaren suuntaan 11.000.

Kaupunginrajalla olisivat metroväylät lisäksi tarpeen eräillä suunnilla. Metroväylillä tai vastaavasti lisää rakennettavilla kaduilla olisi kuljetettava huipputuntina Tikkurilan suuntaan 6.000 henkilöä, Tuusulantien suuntaan 2.000, Leppävaaran suuntaan 8.000 ja Tapiolan suuntaan 8.000.

Komitea toteaa tiivistettynä yhteenvetona mm.:

Metroa ei voida korvata

katuja käyttävällä julkisella liikenteellä. Joko pitäisi rakentaa katuja paljon enemmän kuin tila ja talous sallisivat tahi pitäisi, jos tehdään vain yleiskaavasuunnitelman mukaiset kadut, henkilöauton käyttäminen tungosaikoina rajoittaa suhteellisesti vähempään kuin puoleen nykyisestään. Kummassakin tapauksessa tulisi julkinen liikenne, kun se täytyisi ajaa tungostuvilla kaduilla, nykyistä hyvin paljon hitaammaksi ja häiriytyvämmäksi.

Voisi silti olla toivottavaa, että rakennettaisiin metroväylien lisäksi esim. keskustasta ulos johtavia katuja enemmän kuin mitä nykyinen yleiskaavasuunnitelma edellyttää. Täten tehtäisiin mahdolliseksi henkilöauton hieman runsaampi käyttäminen. Enempien ulosmenokatujen sijoittamismahdollisuudet sekä keskustan sisäinen katuverkko ja pysäköimistila eivät kuitenkaan näytä sallivan ainakaan niin monen ulosmenokadun rakentamista, että sen ansiosta tultaisiin toimeen oleellisesti suppeammalla metroväylien verkolla kuin mikä yleiskaavasuunnitelman puitteissa on tarpeellinen.

Metroväylien pitää ohjetilanteessa, 1990-luvun alussa, voida ottaa henkilöliikenne yleensä pois kaduilta määrätyllä alueella. Tämä käsittää pääosan keskikaupungista ja levittäytyy pääväyliä pitkin ainakin noin kuuden tai kymmenen kilometrin päähän kaupungin keskipisteestä sekä ulottuu eräillä suunnilla jopa kaupungin rajalle tai sen ylikin.

Väylätilat varattava jo nyt

Metroväyliä ei kaupungin keskeisiin osiin yleensä enää voida rakentaa sopiviin suuntiin maanpäällisinä. Jotta kallista maanalaista väylää ei tulevaisuudessa jouduttaisi rakentamaan pidemmälti eikä vielä kalliimmalla tavalla kuin nykyisetkin olosuhteet vaativat, on ajoissa varattava tilat metroväylien rakentamiselle kaikkialla, missä ne, vaikkapa vasta myöhäisessä kehityksen vaiheessa, todennäköisesti tulevat tarpeellisiksi.

Tulevan metroväylien verkon kallein, nimittäin keskikaupunkiin tehtävä osa täytyy saada pääpiirtein valmiiksi jo parin lähimmän vuosikymmenen kuluessa. Eräillä pääväylillä jo nyt vallitseva tilanne sekä tarpeellisen rakentamisajan pituus vaativat töiden aloittamisen ajoissa. Metron keskeisen osan rakentaminen voi tulla vieläkin kiireisemmäksi, ellei ajoissa saada toteutetuksi yleiskaavasuunnitelmaan sisältyvää uuden keskusväylän ja siihen liittyvien katuyhteyksien rakentamista nyt osittain valtionrautateiden käytössä olevalle maalle.

Samaan aikaan täytyy aloittaa myös suhteellisesti vähemmän kustannuksia aiheuttava metroväylien rakentaminen vaiheittain yhä ulommas esikaupunkialueelle. Sitä on sen jälkeen vähitellen jatkettava ja keskikaupunginkin verkkoa täydennettävä Helsingin seudun asukasluvun ja henkilöautojen määrän kasvun mukaisesti. Täten pitäisi metron olla 1990-luvun alkuvuosiin mennessä.

Tri Castrénin metroesitelmän jälkeen syntyi asiasta jonkin verran keskustelua. Sen aloitti komitean jäsen, kaupunginjohtaja Erik v. Frenckell, joka ensinnä kiitti komiteaa ja tri Castrénia perusteellisesta työstä.

Kaupunginjohtaja Lauri Aho puolestaan huomautti, että perusteellisen työn tarkoituksena on vakuuttaa myös epäilijät ja uskovaiset.

Varat. K. Pettinen huomautti, että mietintö on seikkaperäisen tieteellinen ja "varmasti monelle vaikeuksia tuottava ymmärtämisen suhteen". Hän esitti, että suhteellisen lyhyttä ruuhka-aikaliikennettä voitaisiin esim. työaikaporrastuksella helpottaa

Toimitusjohtaja Kauko Niemi huomautti Herttoniemen suunnan metron rakentamisen pohjautuvan siihen, että varsinaisesta pikaraitiotiestä syrjässä olevat alueet jäävät ns. runkolinjasysteemin varaan. Tällaiseen järjestelyyn hän ei voi missään tapauksessa yhtyä.

Pankinjohtaja C. A. Öhman yhtyi edelliseen puhujaan metron rahoittamiskysymyksessä ja sanoi olevan erittäin vaikeata rahoittaa suunnitelmaa tavallisten budjettien puitteissa. Tästä syystä viranomaisten olisi jo tässä vaiheessa ryhdyttävä hankkimaan pitkäaikaisia lainoja ulkomailta metroa varten.

Toimitusjohtaja K. Alakari toi terveisiä Pariisissa pidetystä kansainvälisen julkisen liikenteen kongressista ja selitti siellä kiinnitetyn paljon huomiota juuri työaikaporrastamiseen ruuhkaliikenteen hajoittamiseksi pitemmäksi ajanjaksoksi.